DZIENNIK URZĘDOWY

Wojewódzkiej Rady Narodowej

W KOSZALINIE

Koszalin, dnia 20 kwietnia 1983 r. Nr 4 Poz. 13

Treść:

Poz.

Poz. 13

Zarządzenie Porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 28 marca 1983 roku

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 7 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 1 i 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 roku o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35 wraz z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

Część pierwsza

Przepisy wstępne

§ 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia użyte w jego treści określenia oznaczają:
— „obszar morskiego portu" — obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym — zwany dalej „portem" oraz wewnętrzny obszar wodny zwany dalej „redą",
— „kotwicowisko" — miejsce oczekiwania statków na wejście do portu,
— „międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu", w skrócie m.p.z.z.m. — przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku ogłoszonej w załączniku do Dziennika Ustaw z 1977 roku, nr 15, poz. 61,
— „urządzenia portowe" — wszystkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego,
— „użytkownik" — jednostkę gospodarki uspołecznionej lub inną osobę prawną zarządzającą w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami bądź urządzeniami portowymi.

2. Za „tor wodny" w rozumieniu zarządzenia uważa się:
1) część drogi wodnej wyznaczoną przez:
— stałe znaki nawigacyjne oznaczone na mapach morskich oraz pławy nawigacyjne,
— główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących do ochrony brzegów,
2) akwen między wysuniętymi falochronami,
3) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

3. Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pławy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako znaki pomocnicze.

§ 2.

1. Przepisy niniejszego zarządzenia, zwane dalej „przepisami portowymi" regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, porządku i utrzymania czystości na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Słupsku.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

3. Granice morskich portów i przystani określają odrębne przepisy.

§ 3.

Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej, radiokomunikacyjne oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4.

W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, chyba że z przepisów niniejszego zarządzenia wynika inaczej.

§ 5.

Przepisy portowe stosuje się do wszystkich statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarach, o których mowa w § 2 ust. 1 i 2.

§ 6.

1. Korzystanie z morskich portów oraz ich urządzeń przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolnone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 7.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

3. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych w zakresie ochrony środowiska i utrzymania czystości na obszarach portowych sprawuje także służba ochrony środowiska Urzędu Morskiego w Słupsku, do której mają odpowiednie zastosowanie przepisy §§ 10—11 i § 13 niniejszego zarządzenia.

§ 8.

1. Kapitan portu może chwilowo ograniczyć lub zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa.

2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:
1) jeżeli dotyczy ruchu statków — w sposób przewidziany w § 44,
2) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach — przez zawiadomienie użytkowników urządzeń portowych lub przystani.

3. W przypadkach o których mowa w ust. 2 pkt 2 na użytkownikach urządzeń portowych ciąży obowiązek wykonania i rozmieszczenia odpowiednich tablic informacyjnych i znaków ostrzegawczych.

§ 9.

1. Kierownicy statków oraz inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na obszarze portów, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.

2. Kierownik statku oraz inne osoby kierujące pracą w porcie obowiązane są zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych oraz o zanieczyszczeniach wód portowych.

§ 10.

1. Osoby zatrudnione w porcie oraz korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

2. Na żądanie funkcjonariusza kapitanatu portu kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty okrętowe i żeglarskie.

3. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających uprawnienia do obsługi, względnie sprawność techniczną urządzeń.

§ 11.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu w czasie pełnienia służby mają prawo wstępu na statki i do ładowni statków oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

§ 12.

1. W sprawach nie cierpiących zwłoki i nie uregulowanych przepisami portowymi kapitanowie portów mogą wydawać za zgodą dyrektora Urzędu Morskiego zarządzenia tymczasowe dotyczące bezpieczeństwa ruchu statków, bezpieczeństwa przewozu osób statkami w porcie oraz porządku portowego.

2. Zarządzenia tymczasowe posiadają moc przepisów porportowych i obowiązują do czasu uregulowania spraw objętych tymi zarządzeniami w przepisach portowych.

3. Kapitanowie portów doręczają zarządzenia tymczasowe zainteresowanym uczestnikom obrotu portowego.

§ 13.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu, środowisku naturalnemu człowieka, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom oraz zwracania się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, o których mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa i porządku portowego są natychmiast wykonalne chyba, że określono inny termin wykonia.

§ 14.

Kierownik statku, jak też użytkownik — dyrektor lub kierownik właściwego działu służby — każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku, bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisów portowych.

§ 15.

1. Tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na polskich statkach, przebywających w portach. Obowiązek ten nie dotyczy łodzi bezpokładowych.

2. Przedsiębiorstwa wykonujące usługi agencyjne i maklerskie obowiązane są informować kapitanów obsługiwanych statków o przepisach portowych i na żądanie udostępnić im odpowiednio przygotowane teksty przepisów portowych.

Część druga

Swiatła, znaki dzienne, sygnały dźwiękowe, zasady ruchu statków, pilotaż, holowanie, cumowanie, porządek postoju statków, ratownictwo statków, przeładunek, składowanie, przebywanie osób, utrzymanie porządku i czystości, inne ogólne zakazy.

Rozdział I

Światła, znaki dzienne, sygnały dźwiękowe i zasady ruchu statków.

Światła i znaki dzienne.

§ 16.

1. Światła określone w przepisach niniejszego rozdziału, których pokazywanie nie jest przewidziane przez m.p.z.z.m., powinny być widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich, z wyjątkiem świateł wymienionych w § 22 ust. 1, 3, 4 i 5.

2. Znaki noszone przez statki o długości do 20 m mogą posiadać wymiary nie mniejsze niż połowa analogicznych wymiarów znaków przepisanych w m.p.z.z.m. dla statków o długości ponad 20 m. Postanowienie powyższe dotyczy również odległości między znakami.

§ 17.

Zabrania się oświetlania reflektorami mostku lub sterówki statku będącego w drodze.

§ 18.

Statki specjalnej służby państwowej inne niż pilotowe, lodołamacze i szkolne, gdy pełnią służbę i są w drodze powinny, oprócz świateł i znaków przepisanych w m.p.z.z.m. nosić:
w nocy: na szczycie przedniego masztu, bądź na dachu nadbudówki widoczne dookoła widnokręgu światło zielone,
w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 19.

1. Statek przewożący ładunki klasy 1 lub 2 (klasyfikacja według przepisów w sprawie transportu morskiego materiałów niebezpiecznych) oraz statek przewożący ciecze palne klas I, II lub III albo nie odgazowany po przewozie takich cieczy (klasyfikacja według przepisów w sprawie bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców przewożących ciecze palne) — powinien, oprócz świateł i znaków przepisanych w m.p.z.z.m., nosić w miejscu skąd będą najlepiej widoczne:
w nocy: światło czerwone widoczne dookoła widnokręgu,
w dzień: flagę „B" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

2. Statek przewożący ciecze palne klas I lub II, albo nie odgazwany po przewozie takich cieczy, powinien pod flagą „B" (ust. 1) nosić dodatkową flagę „1" według międzynarodowego kodu sygnałowego.

3. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:
1) materiały wybuchowe o łącznej masie netto do 100 kg,
2) środki sygnalizacyjne i pirotechniczne dla potrzeb własnych lub celów ratowniczych,
3) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 20.

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z usług holowniczych, w nocy powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym w drodze.

2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z usług holowniczych powinien pokazywać światła przepisane w m.p.z.z.m. dla statku o napędzie mechanicznym w drodze oraz dodatkowo: światła, a w dzień — znaki statku nie odpowiadającego za swoje ruchy.

§ 21.

Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić w dzień kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna, a w nocy, oprócz świateł przepisanych w m.p.z.z.m., światło żółte pulsujące nad przednim światłem masztowym o 15—60 impulsach na minutę.

§ 22.

1. Statek przycumowany do nabrzeża portowego powinien w nocy lub w czasie ograniczonej widzialności pokazywać białe światła umieszczone od strony wody na wysokości pokładu jak następuje:

Długość statku	Liczba świateł	miejsce zamocowania
poniżej 50 m	1	środkowa część statku
od 50 do 150 m	2	dziobowa i rufowa część statku
ponad 150 m	3	dziobowa, środkowa i rufowa część statku

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie przycumowanego statku wystające poza jego burtę więcej niż 1 m powinno być oznaczone w nocy białym światłem.

4. Jeżeli kilka statków stoi przycumowanych burta w burtę, światła przepisane w ust. 1 powinien nosić tylko statek znajdujący się na zewnątrz, jeżeli jednak długość jednego ze statków wewnętrznych wynosi 50 m lub więcej, a statku zewnętrznego poniżej 50 m, to taki statek wewnętrzny powinien nosić światła przepisane w ust. 1.

5. Statek z konstrukcją kadłuba w części dziobowej w kształcie wystającej gruszki powinien wywiesić nad nią tablicę ostrzegawczą, a ponadto w nocy dodatkowe, białe światło. Statki posiadające dobrze widoczne znaki gruszki, trwale umieszczone na burtach zwolnione są od obowiązku wywieszania tablic ostrzegawczych.

§ 23.

Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się następujące sygnały ostrzegawcze:
w nocy: czerwone światło,
w dzień: czerwony walec.
O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitanat portu.

§ 24.

Statek żaglowy o długości poniżej 7 m może uprawiać żeglugę w nocy tylko, jeżeli pokazuje światła burtowe i rufowe albo trójkolorową latarnię kombinowaną.

Sygnały dźwiękowe.

§ 25.

Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych m.p.z.z.m. i przepisami portowymi.

§ 26.

Statek, na którym wybuchł pożar, albo który jest zagrożony pożarem powinien aż do chwili przybycia pomocy bić w dzwon, dając jednocześnie z przerwami nie większymi niż jedna minuta sygnał: dwa krótkie, przerwa, jeden długi dźwięk (. . przerwa —).

§ 27.

Statek o napędzie mechanicznym w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się do innego statku dać sygnał: jeden długi i dwa krótkie dźwięki (— . .), powtarzany w razie potrzeby.

§ 28.

W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:
1) przed zasłoniętymi zakrętami, przecięciami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, przy odcumowywaniu oraz dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
2) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (. — . .),
3) jeżeli statek zamyka sobą przejście na torze innym statkom i nie zezwala na wyprzedzenie lub wymijanie go przez statki: cztery długie (— — — —),
4) dla wezwania holownika: dwa długie, dwa krótkie (— — . .),
5) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (. . . .),
6) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (. — . —),
7) dla holowania statków wprost: jeden krótki, jeden długi (. —),
8) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik: powtórzenie sygnału danego dla wskazania kierunku obracania statku,
9) dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (. — — .),
10) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (— . — .),
11) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, dwa długie, jeden krótki (. — — .),
12) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— . . . —),
13) dla wezwania organu ochrony granic: jeden krótki, dwa długie (. — —),
14) dla wezwania o włączenie UKF: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— . —).

Zasady ruchu statków.

§ 29.

Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu; chyba że kapitanat portu zarządzi inaczej.

§ 30.

1. Statek, który zamierza iść w poprzek lub wskos toru powinien odczekać, dopóki tor wodny będzie wolny.

2. Statek wykonujący obrót nie powinien utrudniać ruchu statków idących wzdłuż toru wodnego, lub wąskiego przejścia.

3. Statek, który osiadł na mieliźnie lub na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu zejścia z niej, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się innego statku, zmuszonego przejść

obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 31.

Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki chyba, że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

§ 32.

1. Przechodzenie przez statki mostów zwodzonych, pontonowych i obrotowych dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od obsługi mostu zgody na przejście.
2. Statek żądający otwarcia mostu powinien dawać z odległości około 500 m powtarzany, w miarę potrzeby, sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (. . — .).
3. Sygnałem oznaczającym wolne przejście jest światło zielone, sygnałem oznaczającym zamknięcie przejścia jest światło czerwone, zaś sygnałem oznaczającym przygotowanie mostu do otwarcia — światło żółte.
4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty, pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.
5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 33.

1. Statek w drodze powinien mieć co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.
2. Zabrania się:
1) rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli i rurociągów podwodnych — w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,
2) mocowania kotwic na umocnieniach i urządzeniach brzegowych.

§ 34.

1. Kotwiczenie statku poza kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.
2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.
3. Jeżeli statek zmuszony jest zakotwiczyć na torze wodnym, powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby postój na kotwicy miał miejsce najdalej jak tylko możliwe od linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz powiadomić o tym kapitanat portu. Po ustaniu przyczyny kotwiczenia statek powinien natychmiast opuścić miejsce kotwiczenia na torze wodnym.
4. Postanowienia ust. 1—3 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym, w żadnym razie jednak statki te nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.
5. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny oznaczyć miejsca rzucania kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,5 m.
6. Prace wymienione w ust. 4 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 35.

W sąsiedztwie urządzeń portowych statek powinien manewrować tak, aby ich nie uszkodzić.

§ 36.

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statek powinien, jeżeli to jest możliwe zejść poza tor wodny na najpłytszą wodę.

§ 37.

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz zbliżanie się do nich w sposób grążący ich przesunięciem lub uszkodzeniem jest zabronione.
2. Kierownik statku lub pilot, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie, obowiązany jest zawiadomić niezwłocznie właściwy lub najbliższy kapitanat portu.

§ 38.

Zabrania się na obszarze portu i kotwicowiska przeprowadzania statkiem prób stateczności oraz prób urządzeń napędowych bez zgody kapitana portu.

§ 39.

1. Trudne w manewrowaniu zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki pływające, duże pontony (o długości powyżej 50 m) lub wraki, przed rozpoczęciem żeglugi na obszarze portu, wejściem z morza do portu oraz wejściem na tor wodny muszą posiadać specjalne zezwolenie kapitana portu, określające warunki, na jakich mogą uprawiać żeglugę na tych akwenach.
2. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą małe pontony (o długości mniejszej niż 50 m), dźwigi pływające, kafary i inne tego rodzaju urządzenia mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.
3. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widoczność, zespoły holownicze określone w ust. 1 i 2 powinny zatrzymać się i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli pozwalają na to warunki nawigacyjne i powiadomić o tym kapitanat portu.
4. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest niezwłocznie ustąpić ze środka toru wodnego. Opuszczanie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 40.

1. Statki podchodzące do pogłębiarek winny około 500 m przed mijaniem się dać sygnał jeden długi (—) ostrzegawczy, na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jednym długim i jednym krótkim (— .), jeżeli schodzi na prawą stronę toru wodnego; jednym długim i dwoma krótkimi (— . .) jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.
2. W przypadku kiedy statek, z którego pracuje nurek, znajduje się w pobliżu osi toru wodnego podaje sygnały określone w ust. 1.
3. Pogłębiarki i statki z których pracuje nurek, które nie godzą się na wymijanie, podają sygnał: jeden długi i cztery krótkie (— . . . .).

§ 41.

Stojące na torze wodnym: pogłębiarka, statek z którego pracuje nurek, statek ustawiony dla oznakowania wraku lub pracujący przy wraku i inne urządzenia pływające używane do prac na torach wodnych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny w czasie mgły, z przerwami nie większymi niż jedna minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund, z następującym po krótkiej przerwie sygnałem:
1) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, pojedynczymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić lewą stroną toru wodnego, licząc od morza,
2) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, podwójnymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić prawą stroną toru wodnego, licząc od morza.

§ 42.

1. Statek nie może wejść do portu, jeżeli zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. W szczególności zabrania się wchodzenia do portu bez zezwolenia kapitanatu portu:
1) statkom wymienionym w § 19 ust. 1 z wyjątkiem zbiornikowców przewożących ciecze palne III klasy,
2) statkom holującym wraki oraz statkom holującym lub przewożącym niebezpieczne przedmioty, jak miny, torpedy i amunicję,
3) statkom, które mają przecieki kadłuba albo na których ma lub w czasie podróży miał miejsce pożar,
4) statkom nadmiernie przegłębionym lub wskazującym niebezpieczny przechył,
5) statkom, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód,

6) statkom, które nie posiadają świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,
7) dokom, dźwigom, kafarom i innym tego rodzaju urządzeniom pływającym, jeżeli ich długość przekracza 50 m.

2. Wymienione w ust. 1 statki i urządzenia pływające powinny niezwłocznie po przybyciu na kotwicowisko zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 43.

1. Statki aktualnie przewożące więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wyjść z portu ani wejść do portu, jeżeli nie posiadają certyfikatu zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej lub jednorazowego zezwolenia na wyjście lub wejście do portu.

2. Tryb wydawania certyfikatów i zezwoleń, o których mowa w ust. 1 regulują odrębne przepisy.

§ 44.

1. Statek obowiązany jest stosować się do sygnałów o zakazie ruchu w porcie.

2. Bezwzględny zakaz wejścia statków do portu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi wskazuje sygnał:
w nocy: trzy światła czerwone, jedno nad drugim,
w dzień: trzy czarne kule, jedna nad drugą.

3. W normalnych warunkach eksploatacji portu sygnalizuje się:
1) zakaz wejścia do portu:
w nocy: światło białe umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,
w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwiema czarnymi kulami na jednej linii pionowej,
2) zakaz wyjścia z portu:
w nocy: światło białe umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,
w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry umieszczony między dwoma czarnymi stożkami skierowanymi wierzchołkami w dół na jednej linii pionowej,
3) zakaz wejścia i wyjścia z portu, jak również wstrzymanie ruchu statków w porcie:
w nocy: światło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą czerwone,
w dzień: dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami do siebie a pod nimi czarna kula.
4) Sygnały umieszcza się na masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktu obserwacyjnego na takiej wysokości, aby uniknąć pomyłek z innymi sygnałami.

5. Mimo zakazów, o których mowa w ust. 3 kapitan portu może, jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie względy bezpieczeństwa, zezwolić poszczególnym statkom na poruszanie się w porcie. W takich przypadkach kapitan portu powinien uprzedzić inne statki o wydanym zezwoleniu.

6. W portach, w których nie zorganizowano sygnalizacji w myśl ustępów poprzedzających — zakazy wejścia, wyjścia i ruchu w porcie kapitanat portu podaje drogą radiową (UKF) lub innym dostępnym środkiem sygnalizacji.

Rozdział II.

Pilotaż

§ 45.

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu trasowego, portowego i stoczniowego.

§ 46.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego przepisane kwalifikacje i uprawnienia zawodowe.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania oraz wzory umundurowania służbowego pilotów określają odrębne przepisy.

§ 47.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o pojemności brutto 150 RT i więcej z zastrzeżeniem postanowień ust. 4.

2. Pod względem obsługi pilotowej i holowniczej liczy się zawsze największy tonaż statku i to niezależnie od tego, czy w danym czasie statek jest zamknięto czy też otwarto pokładowy.

3. Obowiązek korzystania z usług pilota nie dotyczy:
1) statków pełniących specjalną służbę państwową,
2) polskich statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych,
3) polskich statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową,
4) statków używanych wyłącznie do celów sportowych,
5) statków obsługi portowej.

4. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na pojemność statku dotyczy:
1) statków wymienionych w § 19 ust. 1,
2) statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar,
3) statków przeładowanych lub nadmiernie przegłębionych, bądź wykazujących niebezpieczny przechył,
4) statków, które z powodów doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

5. Kapitan portu może zwolnić promy morskie polskich przedsiębiorstw żeglugowych, przewożące ładunki niebezpieczne, od obowiązku korzystania z usług pilota bez względu na ich pojemność.

§ 48.

1. Statek, zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota przez kapitana portu w myśl przepisów o pilotażu morskim, przy zbliżaniu się do kotwicowiska powinien, zgodnie z międzynarodowym kodem sygnałowym, nadać sygnał „UP”: w dzień — flagami, a w nocy — światłem, albo przekazać kapitanatowi portu informację o tym drogą radiotelefoniczną.

2. Kapitan portu może nakazać każdemu statkowi korzystanie z usług pilota, jeżeli uzna to za konieczne.

§ 49.

Statek powinien wzywać pilota przez UKF lub nadając następujące sygnały:
w dzień: flagę „G” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz sygnał dźwiękowy składający się z siedmiu kolejno po sobie nadawanych dźwięków: dwa krótkie, jeden długi, przerwa, jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki,
w nocy: światło białe pokazywane przez 5 sekund z przerwą 2 sekund nadawane w kierunku wieży obserwacyjnej kapitanatu portu, albo sygnał świetlny „UC” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

§ 50.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. Statek korzystający z usług pilota powinien zapewnić mu bezpieczne wejście i zejście ze statku.

§ 51.

1. Przy przyjmowaniu i schodzeniu pilota ze statku powinna być zastosowana odpowiednia drabinka pilotowa, zapewniająca bezpieczne i dogodne wejście i zejście ze statku.

2. Przy drabince pilotowej na pokładzie statku powinny znajdować się gotowe do natychmiastowego użycia:
1) koło ratunkowe z pławką świetlną i rzutką,
2) lina o obwodzie 6,5 cm — do trzymania się w czasie przejścia po drabince, należycie przymocowana do pokładu,
3) rzutka dostatecznie mocna i długa.

3. Do pomocy pilotowi przy przyjmowaniu i schodzeniu powinien asystować oficer pokładowy i marynarz.

4. W nocy drabinka pilotowa oraz miejsce przejścia z niej na pokład powinny być dobrze oświetlone.

5. Przepisy ustępów poprzedzających nie naruszają przepisów odrębnych, określających szczególne wymagania w zakresie wyposażenia statku w drabinki pilotowe i inne podobne urządzenia.

§ 52.

1. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonania czynności pilotowych, jeżeli uzna że spowodowałoby to naruszenie przepisów portowych, albo że statek nie jest zdatny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych pilot obowiązany jest niezwłocznie powiadomić kapitanat portu i dyspozycję służby pilotowej oraz postąpić stosownie do poleceń otrzymanych od swego przełożonego. Polecenia te powinny być uzgodnione z kapitanatem portu.

3. W przypadkach uzasadnionych wyjątkowymi okolicznościami kapitan portu może wyrazić zgodę na wykonanie usługi pilotowej, wymagającej odstępstwa od postanowień niniejszego zarządzenia, w drodze akceptacji warunków wykonania takiej usługi przedłożonych przez odpowiednią służbę pilotową.

§ 53.

Statek, który w myśl przepisów niniejszego zarządzenia obowiązany jest do korzystania z usług pilota może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitanatu portu.

§ 54.

Pilot powinien zawiadomić kapitanat portu o odcumowaniu i zacumowaniu statku oraz na żądanie kapitanatu portu podawać pozycję pilotowanego statku.

§ 55.

1. Korzystanie z usług pilota jest obowiązkowe na obszarze od redy (kotwicowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

2. Kapitan statku w porozumieniu z pilotem i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu może odstąpić od zasady określonej w ust. 1 i przyjąć lub zdać pilota w innym miejscu.

Rozdział III.

Holowanie.

§ 56.

1. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe w zakresie uregulowanym dalszymi przepisami niniejszego zarządzenia.

2. Organizację usług holowniczych i zasady ich odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 57.

1. Kapitan portu może zwolnić statek od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub zezwolić na użycie mniejszej liczby holowników niż określono w przepisach dodatkowych, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie dziobowych sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.

2. Kapitan portu może (np. na wniosek pilota) polecić użycie przez statek większej liczby holowników, aniżeli określonej w przepisach dodatkowych, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

3. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków, czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany użyć pomocy holowniczej.

§ 58.

Wykonywanie usług holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone, bez zgody kapitana portu jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 59.

1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę.

2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której kwalifikacje i liczebność na czas holowania ustala każdorazowo urząd morski na wniosek armatora.

3. Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i kierownik holownika powinni uzgodnić między sobą sposób użycia holownika.

4. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika.

§ 60.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej niż jedna jednostka holowana chyba, że kapitan portu zezwoli na holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole.

2. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte minimum dwa holowniki, chyba że kapitan portu ustali inne warunki holowania.

3. Długość liny holowniczej powinna zapewnić bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

4. Każdy zespół holowniczy przed rozpoczęciem manewru powinien mieć wyznaczonego kierownika zespołu holowniczego.

§ 61.

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.

2. Kierownik holownika podczas holowania winien znajdować się w takim miejscu by mógł słyszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.

3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa grożącego holownikowi.

4. Po rzuceniu holu holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 62.

Zabrania się:

1) używania lin mogących spowodować zaiskrzenie przy holowaniu zbiornikowców przewożących ciecze należące do I lub II klasy niebezpieczeństwa, zbiornikowców przewożących gazy palne oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych cieczach lub gazach,
2) doczepiania do statku będącego w drodze, innych statków z wyjątkiem łodzi cumowniczych lub holowników wykonujących polecenia kierownika zespołu holowniczego.

§ 63.

Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonania usług holowniczych, obowiązane są prowadzić stale należyty nasłuch sygnałów wzywania pomocy holowniczej.

§ 64.

1. Statki wymienione w § 19 ust. 1 o pojemności brutto powyżej 1000 RT obowiązane są korzystać z usług holowniczych:

1) na wejściu do portu — od miejsca postoju na kotwicowisku do miejsca zacumowania wewnątrz portu,
2) na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia poza falochron,
3) przy każdej zmianie miejsca postoju wewnątrz portu, z wyjątkiem przeciągania statku wzdłuż nabrzeża.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 kapitan portu określa każdorazowo liczbę holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy dodatkowe, zawarte w części III niniejszego zarządzenia nie stanowią inaczej.

§ 65.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki — magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie odpowiednio mocne liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwiać holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie

statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

Rozdział IV.

Cumowanie.

§ 66.

1. Korzystanie z usług cumowniczych w portach jest obowiązkowe, o ile dalsze przepisy tak stanowią.
2. Organizację usług cumowniczych i zasady odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 67.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.
2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny odbywać się pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.
3. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kierownika statku.
4. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 68.

1. Cumy powinny być dostatecznie wytrzymałe. W razie panującego lub przewidywanego silnego wiatru, należy je odpowiednio wzmocnić.
2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.
3. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu informacji, że lina została prawidłowo zamocowana.
4. Cumy powinny być zaopatrzone w tarcze przeciw szczurom.
5. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących ciecze należące do I lub II klasy niebezpieczeństwa, zbiornikowców przewożących gazy palne oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych cieczach lub gazach — zabrania się używania cum mogących spowodować zaiskrzenie.

§ 69.

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.
2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zacumowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 70.

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucone. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.
2. Zabrania się cumowania statku do dalb nie przeznaczonych do cumowania, pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.
3. Pierścienie cumownicze należy zaopatrzyć w odpowiednie kołki cumownicze.

§ 71.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawiania jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na zacumowanie do niego statku dostawionego.

2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu powinny na polecenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 72.

Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta w burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać odbijacze w odpowiedniej ilości i dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane.

§ 73.

1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie niedzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.
2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona: w dzień dwiema flagami czerwonymi, w nocy: dwoma światłami czerwonymi. Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 74.

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu od niej zgody. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 75.

1. Wszystkie statki o pojemności brutto powyżej 150 RT obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.
2. Od obowiązku określonego w ust. 1 zwolnione są statki obsługi portowej i barki oraz statki pełniące specjalną służbę państwową, z wyjątkiem statków szkolnych.

§ 76.

1. Liczbę cumowników do obsługi statku w zależności od jego wielkości i warunków atmosferycznych określa poniższa tabela:

Manewr	Siła wiatru	Pojemność rejestrowa brutto (BRT)		
		150—1000	1000—5000	5000—15000
cumowanie	do 6°B	2	3	4
cumowanie	ponad 6°B	2	4	5
odcumowanie	do 6°B	1	2	2
odcumowanie	ponad 6°B	2	2	3

2. Cumownicy winni być ubrani w kamizelki i kaski koloru pomarańczowego.

Rozdział V.

Porządek postoju statków.

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków.

§ 77.

1. Kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w kapitanacie portu.

2. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedkładania listy pasażerów.
3. Kapitanat portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju w porcie.

§ 78.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu.
2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie urzędu celnego na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od obowiązku przedłożenia listy pasażerów.
3. Kierownicy statków, które zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 79.

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel na formularzu według ustalonego wzoru.
2. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia oraz uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:
1) statki specjalnej służby państwowej, z wyjątkiem statków szkolnych,
2) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
3) statki obsługi portowej,
4) kutry i łodzie rybackie w porcie macierzystym,
5) polskie statki sportowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego i o ile nie udają się za granicę lub stamtąd nie przybywają.
3. Statki wymienione w ust. 2 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu.
4. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść ich statków sportowych i udostępniać je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 80.

1. Zabrania się wyjścia z portu:
1) statkom przeładowanym lub wykazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
2) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentów bezpieczeństwa,
3) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
4) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,
5) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na zarządzenie kapitanatu portu,
6) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów państwowej inspekcji sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.
2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan statku przed wyjściem z portu obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument wraz z jego kopią lub uwierzytelnionym odpisem stwierdzający, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.

Postój statków.

§ 81.

Kotwicowiska wyznaczane są przez właściwy kapitanat portu i ogłaszane w „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 82.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach, falochronach i innych urządzeniach portowych wyznacza właściwy użytkownik w uzgodnieniu z kapitanatem portu. Przed podejściem statku, aż do momentu jego zacumowania, wyznaczone miejsce postoju winno być oznakowane poprzez umieszczenie na linii cumowniczej w pozycji, na wysokości której ma się znaleźć skrajny przedni punkt dziobnicy statku:
w dzień: pomarańczowej chorągiewki o wymiarach 50 cm × 50 cm, ustawionej na stojaku lub trzymanej w ręku,
w nocy: pomarańczowego światła.
2. Nabrzeże wyłączone z eksploatacji powinno być oznakowane przez użytkownika tablicą informacyjną o wymiarach 100 cm × 75 cm i treści uzgodnionej z kapitanatem portu.
3. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.
4. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów, falochronów i innych urządzeń portowych oraz postoju przy nich statków — bez zezwolenia użytkownika.
5. Statki specjalnej służby państwowej, z wyjątkiem statków szkolnych, mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.
6. W szczególnych przypadkach kapitanat portu może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1.

§ 83.

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.
2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi lub porządek portowy.

§ 84.

Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi lub potrzeba zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

§ 85.

1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek, powinien odpowiednio do warunków przygotować miejsce postoju statku.
2. Postanowienie ust. 1 ma odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu się statku wzdłuż nabrzeża.

§ 86.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków bezpokładowych i pilotowych.
2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.
3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.
4. Po usunięciu połączenia, bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.
5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.
6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

§ 87.

1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone dwustronnie.

2. Na statkach pasażerskich, dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem, mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową.

3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 2 jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną. W razie potrzeby użytkownik nabrzeża obowiązany jest podstawić pod trap odpowiedni ponton.

5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 88.

1. Przed zacumowaniem należy na statku usunąć wszystkie przeszkody mogące utrudnić swobodne poruszanie się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwiczny powinien być poluzowany tak, aby zwisał pionowo w dół. O pozostawieniu kotwicy w wodzie kapitan statku obowiązany jest zawiadomić kapitanat portu. Ponadto statek taki oprócz świateł przewidzianych w § 22 powinien na dziobie pokazywać światło lub kulę kotwiczną.

3. Otwory wylotowe ścieków, nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu wód i urządzeń portowych oraz zabrudzeniu osób.

§ 89.

1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi dla pełnienia służby portowej, a w szczególności dla: dozorowania statku, pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania poleceń kapitanatu portu.

2. Na statkach posiadających czynne kotły parowe powinna przebywać dodatkowo osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

3. Z zastrzeżeniem przypadków wymienionych w części trzeciej niniejszego zarządzenia, w zależności od charakteru i budowy statku oraz jego miejsca postoju, statek bądź grupa statków mogą być nadzorowane przez jedną osobę, jeżeli to nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi i zostanie uzgodnione z właściwym kapitanatem portu.

4. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12-miesięczną praktykę w służbie pokładowej.

5. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są: kierownik lub armator statku.

§ 90.

1. Próby maszyn statków na uwięzi mogą być przeprowadzane tylko na stacjach prób lub w innych miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Rozpoczęcie prób podlega obowiązkowi zgłoszenia w kapitanacie portu.

2. Podczas prób maszyn powinna znajdować się na mostku specjalna służba w składzie: oficer pokładowy i marynarz — na cały czas trwania tych prób. Do obowiązków tej służby należy ciągła obserwacja przyległego akwenu, ciągły nasłuch na kanale UKF uzgodnionym z kapitanatem portu, ciągła kontrola stanu zacumowania statku, przekazywanie sygnałów ostrzegawczych innym statkom oraz zatrzymanie maszyn własnego statku, kiedy zajdzie tego potrzeba.

3. Podczas prób maszyn statek obowiązany jest pokazywać w miejscu skąd będą najlepiej widoczne:

w dzień: flagę „C" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich, a pod nią w odległości nie mniejszej niż 0,5 m — stożek skierowany wierzchołkiem do góry,

w nocy: dwa światła widoczne dookoła widnokręgu umieszczone pionowo jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru zielonego, a dolne światło koloru czerwonego.

4. Na użytkownikach stacji prób spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 1 były przestrzegane. Przed rozpoczęciem prób użytkownicy winni udzielać kapitanom pełnych informacji o obowiązkach ciążących na statkach odbywających próby maszyn.

§ 91.

Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego mogą być wykonywane wyłącznie za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 92.

Dokonywanie fumigacji statków dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek dokonujący fumigacji powinien podnieść sygnał „VE" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

Odprawa statków.

§ 93.

1. Odprawy statku odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.

2. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „SB" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanych w związku z przeprowadzeniem odprawy. Za właściwe przygotowanie statku do odprawy odpowiedzialny jest kapitan statku.

4. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

Rozdział VI.

Ratownictwo statków.

§ 94.

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu, albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.

2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeby — portową straż pożarną, a tam gdzie jej nie ma najbliższą zawodową lub ochotniczą straż pożarną.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 95.

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i natychmiast zawiadomić o tym kapitanat portu.

2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku niewydobycia utraconych przedmiotów w terminie wyznaczonym przez kapitanat portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobycie na koszt właściciela.

§ 96.

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 95 ust. 1.

2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez kapitanat portu.

Rozdział VII.

Przeładunek i składowanie.

Przeładunek.

§ 97.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 98.

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty, powinny być przedsięwzięte środki zapobiegające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeże oraz kurzeniu.

2. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki metali z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów elektroenergetycznych.

3. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

§ 99.

Przeładunek koncentratów rud metali dozwolony jest po uprzednim przedstawieniu w kapitanacie portu dokumentów wymaganych odrębnymi przepisami w sprawie bezpiecznego przewozu rud, koncentratów i ładunków podobnych luzem na statkach morskich.

§ 100.

Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 101.

Zabrania się:
1) używania urządzeń dźwigowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu, albo odnośnie których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
2) używania do przeładunku sprzętu pomocniczego nie odpowiadającego przepisanym normom, albo wykazującego uszkodzenia,
3) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,
4) wleczenia ładunków po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania ich po ścianach i skarpach oraz przetaczania przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,
5) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze.

§ 102.

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Składowanie.

§ 103.

1. Składowanie ładunku na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i parkingach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.

2. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy — nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.

3. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m. Taki sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.

4. Cięcie i składanie wraków oraz złomu na nabrzeżach dozwolone jest tylko za zezwoleniem kapitanatu portu.

5. Użytkownik nabrzeża lub pomostów obowiązany jest do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie urządzeń.

§ 104.

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Rozdział VIII.

Przebywanie osób. Utrzymywanie porządku i czystości. Inne ogólne zakazy.

§ 105.

1. Zabrania się osobom nieuprawnionym wstępu i przebywania na obszarze portu, obiektów portowych oraz na statkach. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu publicznego.

2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach wyznaczonych.

3. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo legitymowania osób w zakresie uprawnień do przebywania na zamkniętym obszarze portu.

§ 106.

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:
1) osobom posiadającym ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ,
2) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.

2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce, bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

3. Zabrania się wprowadzania przez osoby uprawnione do przebywania na terenie portów i na statkach osób nie posiadających takich uprawnień.

4. W portach, w których nie ustanowiono systemu przepustkowego, wejście osób postronnych na statek wymaga zgody kapitana statku. Nie dotyczy to osób udających się na statek w celach służbowych.

§ 107.

1. W portach morskich stosuje się przepisy o ruchu na drogach publicznych.

2. Obowiązek określenia maksymalnej szybkości na poszczególnych odcinkach drogowych, wyznaczanie miejsc postojowych i parkingów, rozmieszczanie oraz utrzymywanie znaków drogowych ciąży na użytkownikach terenów portowych.

3. Poczynione ustalenia, o których mowa w ust. 2 wymagają akceptacji kapitana portu.

§ 108.

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach i dalbach, powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła oświetlające w nocy zewnętrzne krawędzie tych urządzeń od strony wody.

2. Światła, o których mowa w ust. 1, powinny być zgodne z wymogami przepisów w sprawie zasad oznakowania nawigacyjnego polskich wód morskich, a ich umiejscowienie i kolor uzgodniony z kapitanatem portu.

§ 109.

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli i rurociągów) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z kapitanatem portu. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablic powinna być na wysokości 6 m od zerowego stanu wody. W miejscach gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala kapitanat portu.

2. Na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle, z czerwonym pasem biegnącym po przekątnej z lewego górnego rogu każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia, to na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być wymalowany dodatkowo kolorem czerwonym dobrze widoczny znak ostrzegawczy wysokiego napięcia (znormalizowany symbol możliwości porażenia prądem).

3. Wymiary tablic ostrzegawczych, przystosowane do długości przebiegu urządzenia pod wodą i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wyboru normy powinien dokonać kapitanat portu na wniosek użytkownika.

4. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlane od zachodu do wschodu słońca tak, by znaki na tablicach mogły być rozpoznane. O odstępstwie od obowiązku oświetlenia tablic decyduje kapitanat portu.

5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 110.

1. Utrzymanie porządku i czystości na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników zarządzających tymi obszarami.

2. Odpowiedzialność za utrzymanie porządku i czystości ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a z braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności

§ 111.

1. Nieczystości stałe powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych pojemników metalowych.

2. Zbiorniki betonowe i pojemniki na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać otwór do opróżniania.

3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być w porę opróżniane, a otoczenie zbiorników stale utrzymywane w porządku i czystości.

4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych jak i odpadów pochodzących z czyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych, statkowych i ładowni statków.

§ 112.

Ścieki zarówno domowe, jak i przemysłowe mogą być doprowadzone do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

§ 113.

1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. W przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy obowiązani są je usunąć.

2. Wody zaolejone, zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi i olejami o stężeniu większym niż 15 ppm, należy zdawać ze statku do odpowiednich urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu, chyba, że istnieje uzasadniona potrzeba wcześniejszego ich zdania. Wody te powinny być zdawane z zachowaniem następujących warunków:
1) nie mogą zawierać produktów ropopochodnych o temperaturze zapłonu poniżej 61°C,
2) wydawanie tych wód odbywa się pompami statku zdającego,
3) podłączenie węża odbiorczego do końcówki urządzenia wydawczego na statku, odpowiadającego normom określonym w Konwencji MARPOL — 73, wykonuje załoga statku zdającego.

3. Ścieki — zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku, bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń poładunkowych należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych, chyba, że wolna pojemność retencyjna zbiorników gwarantuje ich zatrzymanie na statku do czasu jego odejścia na odległość większą niż 12 Mm od najbliższego lądu. Zdawanie ścieków odbywa się z zachowaniem warunków, o których mowa w ust. 2 pkt 2 i 3.

4. Śmieci — stałe odpady bytowe i gospodarcze, z wyłączeniem odpadów pochodzących z ładowni i od ładunku, należy zdawać ze statku przed wyjściem z portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych. Śmieci powinny być zdawane w workach foliowych przez załogę statku jego urządzeniami:
1) do pojemników ustawionych na nabrzeżach portowych,
2) na środki transportu lądowego, podstawione pod burtę statku,
3) na barkę, w przypadku braku możliwości zdawania śmieci na ląd.

5. Obowiązki wymienione w ust. 2—4 spoczywają na kapitanie statku, a w czasie nieobecności kapitana — na jego zastępcy.

6. Przepisy ust. 2—5 mogą także mieć zastosowanie do statków posiadających własne urządzenia typu uznanego przez instytucje klasyfikacyjne, zapewniające neutralizację nieczystości, o których mowa w tych przepisach.

7. W przypadku małej ilości nagromadzonych na statku nieczystości wymienionych w ust. 2 i 4 kapitan portu może zwolnić statek od obowiązku ich zdawania, jeżeli kapitan statku oświadczy, że wolna pojemność magazynowa pozwala na ich przechowywanie na statku bez usuwania do wód Morza Bałtyckiego.

8. Szczegółowe zasady wykonywania usług odbioru nieczystości ze statków ustala kierownik jednostki organizacyjnej, świadczącej te usługi.

§ 114.

Jeżeli w czasie sprawowanego nadzoru lub wykonywanej kontroli, o czym mowa w § 7, okaże się, że istnieje możliwość zanieczyszczenia wód portowych ze statku, Urząd Morski w Słupsku może dokonać na okres przebywania statku w porcie zaplombowania zaworów systemu zenzowego, po ich uprzednim zamknięciu.

§ 115.

Urobek uzyskany przy pogłębianiu basenów powinien być wywieziony na miejsce przewidziane w umowie o wykonanie robót czerpalnych, a w razie braku postanowień umownych — na wysypiska lub pola refulacyjne wskazane przez kapitanat portu.

§ 116.

Postanowienia przepisów poprzedzających nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania porządku i czystości, przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 117.

Zabrania się na obszarze portu:
1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
2) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4) przeciążania nabrzeży ponad obciążenie dopuszczalne,
5) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
6) chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
7) chodzenia i jeżdżenia po lodzie,
8) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
9) pozostawiania drabin linowych i pilotowych wywieszonych na burcie od strony wody, z wyjątkiem statków nie będących w eksploatacji,
10) urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towaru,
11) przebywania osób w stanie nietrzeźwym,
12) kąpieli.

§ 118.

Zabrania się bez zezwolenia urzędu morskiego:
1) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
2) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np.: kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
3) urządzania stałych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych,
4) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji,
5) fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków, szkiców terenu, obiektów i urządzeń chyba, że zezwolenie takie wydała inna uprawniona władza.

§ 119.

1. Zabrania się bez zgody kapitanatu portu:
1) ustawiania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,
2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
3) wydobywania przedmiotów zatopionych,
4) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
5) łowienia ryb,
6) urządzania imprez sportowych oraz imprez rozrywkowych na wodzie,
7) uprawiania sportu wioślarskiego,
8) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,
9) opuszczania ze statków na wodę łodzi i innych urządzeń pływających,
10) rozmieszczania plakatów i reklam.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt 3 nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 95 ust. 2 oraz wydobywania

przez przeładowcę towarów utraconych w czasie przeładunku.

3. Zgoda na łowienie ryb może być udzielona jedynie osobie posiadającej zezwolenie na uprawianie rybołówstwa morskiego wydane w trybie przepisów o rybołówstwie morskim. Udzielając zgody należy określić miejsce, czasokres połowów oraz dopuszczalny sprzęt rybacki.

4. Przy wniosku o zezwolenie wymagane w myśl ust. 1 pkt 8, zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić warunki użycia materiałów pirotechnicznych, a w szczególności rodzaj i sposób użycia tych materiałów, harmonogram ich użycia, ze wskazaniem dni, godzin oraz zatwierdzonej ilości i siły wybuchowej ładunku dozwolonej w każdym poszczególnym przypadku — nadto zobowiązanie zabezpieczenia terenu zagrożenia i pracy jak i prowadzenia robót pirotechnicznych pod nadzorem osoby, posiadającej odpowiednie uprawnienia.

5. Użytkownik obowiązany jest zgłosić kapitanatowi portu termin rozpoczęcia robót hydrotechnicznych z 14-dniowym wyprzedzeniem.

§ 120.

1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych, graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 27 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, a w nocy wystarczająco oświetlony.

2. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go kapitanatowi portu do zatwierdzenia.

3. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1 o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające przed wpadnięciem do wody.

§ 121.

1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji winien posiadać:

1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 40 m wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne,
2) sondaż urzędowy w skali 1:1000,
3) atest trałowy stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych,
4) atest wytrzymałości polerów cumowniczych.

2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i trałowania akwenów przylegających do nabrzeży i przystani promowych, niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określa kapitanat portu.

3. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymywania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki tych urządzeń powinny być usuwane w jak najkrótszym czasie.

CZĘŚĆ TRZECIA.

Przepisy dodatkowe obowiązujące w portach: Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i w portach rybackich.

Rozdział I.

Zasady ruchu statków.

§ 122.

1. Z zastrzeżeniem przypadków przewidzianych w § 138 zarządzenia, szybkość statków w porcie nie może przekraczać 3 węzłów, chyba, że większa szybkość podyktowana jest względami bezpieczeństwa żeglugi.

2. Ograniczenie szybkości określone w ust. 1 nie ma zastosowania do statków dozorczych i ratowniczych.

§ 123.

Wszystkie jednostki pływające w drodze, znajdujące się na terenie portu i redy, posiadające na wyposażeniu radiotelefony UKF, powinny prowadzić stały nasłuch radiowy na kanale 12 UKF.

§ 124.

1. Żaden statek nie może wejść do portu bez uzyskania zgody kapitanatu portu.

2. Wszelkie manewry statku na terenie portu, jak również zmiana miejsca postoju, powinny być poprzedzone uzyskaniem zgody kapitanatu portu. Zakończenie manewru należy również zgłosić w kapitanacie portu.

§ 125.

1. Z pomocy holownika obowiązane są korzystać statki bez własnego napędu oraz statki o pojemności brutto 500 RT i więcej lub o zanurzeniu większym niż 3,5 m, bądź długości ponad 60 m, z tym, że w porcie Ustka obowiązek ten dotyczy także statków, których długość przekracza 50 m.

2. Korzystanie z pomocy holownika obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu statków wymienionych w ust. 1 z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

§ 126.

W przypadkach uzasadnionych kapitanat portu może na wniosek armatora zwolnić od obowiązku określonego w § 75 ust. 1 statki bazujące stale lub okresowo w danym porcie.

§ 127.

Przepis § 89 ust. 3 nie ma zastosowania w stosunku do jednostek rybołówstwa indywidualnego, stale bazujących w wyznaczonych basenach rybackich i przystaniach rybackich w Dźwirzynie i Rowach. Nadzór nad tymi jednostkami w czasie ich postoju jest wykonywany w sposób uzgodniony z właściwym kapitanatem portu.

Rozdział II.

Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Kołobrzeg.

§ 128.

1. Pod pojęciem „reda portu Kołobrzeg" należy rozumieć akwen ograniczony: od północy — linią równoległą do brzegu, przechodzącą przez pławę „KOŁ", od strony wschodniej — linią prostopadłą do brzegu przechodzącą w odległości ½ Mm od wejścia do portu, od strony zachodniej — taką samą linią położoną w odległości 1 Mm od wejścia do portu.

2. Pod pojęciem „tor wodny" należy rozumieć odcinek rzeki Parsęty od główek wejściowych portu do wejścia do basenu Portu Jachtowego.

§ 129.

1. Wielkość statków wchodzących do portu Kołobrzeg nie może przekraczać 70 m długości lub 470 cm zanurzenia. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody i może ulegać ograniczeniom przy występowaniu większych spadków poziomu wody.

2. Kapitanat portu może w poszczególnych, uzasadnionych przypadkach zezwolić na wejście do portu statku o parametrach przekraczających określone w ust. 1, z zastrzeżeniem określenia szczegółowych warunków wykonania manewru.

§ 130.

1. Dla uzyskania zezwolenia na wejście do portu każdy statek przybywający na kotwicowisko, powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i podać: swoją nazwę lub sygnał rozpoznawczy, długość i szerokość, aktualne zanurzenie w wodzie słodkiej oraz rodzaj ładunku. Do nawiązania łączności należy użyć radiotelefonu (kanały 16 i 12) lub środków łączności wzrokowej.

2. Statki nie posiadające radiotelefonu, które ze względu na warunki atmosferyczne nie mogą nawiązać łączności środkami łączności wzrokowej, powinny zgłosić swoje przybycie na kotwicowisko drogą radiotelegraficzną.

3. Od obowiązku podawania danych wymienionych w ust. 1 zwolnione są: jednostki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej, jednostki obsługi portowej oraz małe jednostki stale bazujące w porcie, jak łodzie i kutry rybackie.

4. Za statki przybyłe na kotwicowisko uważa się statki, które nawiązały łączność z kapitanatem portu stosownie do wymogów określonych w ust. 1 i 2.
5. Statki wymienione w § 42 niniejszego zarządzenia powinny, poza danymi wymienionymi w ust. 1, podać przyczyny zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi i porządku portowego, bądź zanieczyszczenia wód portowych.
6. Po dopełnieniu obowiązków przewidzianych w ust. 1, 2 i 5, statek winien oczekiwać na redzie portu na dyspozycje kapitanatu portu.

§ 131.

1. Małe statki takie jak: motorówki, łodzie i kutry rybackie, jachty itp. jednostki, które nie posiadają żadnych środków łączności, mogą wejść do portu bez uprzedniego zezwolenia kapitanatu portu, jeżeli podniesione na maszcie sygnałowym sygnały regulacji ruchu nie zabraniają wchodzenia do portu.
2. Postanowienia § 130 nie dotyczą holowników i statków pilotowych, współpracujących ze statkami w trakcie ich wprowadzania lub wyprowadzania.

§ 132.

Na torze wodnym obowiązuje ruch jednokierunkowy dla jednostek o długości powyżej 12 m z wyjątkiem wszelkiego rodzaju jednostek specjalnych, jak: holowane przy burcie pontony, barki, łapaczki itp.

§ 133.

1. Zabrania się poruszania po torze wodnym na odcinku od Bosmanatu Portu do Portu Jachtowego — jachtom pod żaglami.
2. Małe jachty żaglowe oraz łodzie wiosłowe mogą poruszać się na akwenach Basenu i Kanału Drzewnego w porze dziennej, z zachowaniem szczególnej ostrożności i nie utrudniania żeglugi innym jednostkom poruszającym się w tym rejonie.
3. Jachty wychodzące w morze, po dokonaniu odprawy WOP, zobowiązane są uzgodnić z kapitanatem portu wyjście w morze i wykonać ten manewr w uzgodnionym czasie.

§ 134.

1. Statki przychodzące do portu Kołobrzeg powinny zamówić pilota drogą radiową w kapitanacie portu na godzinę przed dotarciem do redy portu.
2. Zamówienie pilota powinno zawierać następujące dane:
1) nazwę statku i jego banderę,
2) czas przybycia na kotwicowisko (ETA),
3) pojemność brutto,
4) maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej,
5) długość i szerokość statku,
6) rodzaj ładunku.
3. Po przyjściu na redę portu statek powinien nawiązać łączność z Portem Handlowym PŻB (na kanale 14 UKF) w celu ustalenia dokładnego czasu wejścia i miejsca postoju.

§ 135.

1. Pilotaż portowy dla statków określonych w § 129 wykonywany jest do siły wiatru 5°B i stanu morza 3°B.
2. Kapitanat portu może w uzasadnionych przypadkach, gdy wiatr, pomimo siły przewyższającej 5°B, nie powoduje większego falowania, zezwolić na wejście statku do portu.
3. Jeżeli z powodu ciężkich warunków pogodowych wykonywanie pilotażu jest zawieszone, statki wychodzące w morze powinny być o tym powiadamiane przez dysponenta portu. Kapitan statku, po otrzymaniu powiadomienia powinien zawiadomić dysponenta portu i kapitanat portu
— wyprowadzania statku po wykonaniu przez pilota manewru obracania (o ile jest to konieczne) i zdaniu pilota w kanale portowym
— albo o pozostaniu w porcie.
4. Ze względu na trudne wejście do portu oraz warunki hydronawigacyjne na wejściu kapitanat portu może w uzasadnionych przypadkach zabronić statkowi wyjścia w morze w ciężkich warunkach pogodowych.

§ 136.

1. Holowanie statków bez własnego napędu może się odbywać wyłącznie w porze dziennej.
2. Holowanie i obracanie statków pustych dozwolone jest do siły wiatru 6°B, a statków bez napędu — do 5°B.
3. Obracanie statków dłuższych niż 30 m powinno odbywać się na wyznaczonych obrotnicach.
4. Zabrania się stawiania statków do burty drugiego statku przy nabrzeżach położonych wzdłuż toru wodnego.

Rozdział III.

Przepisy dodatkowe obowiązujące w porcie Darłowo.

§ 137.

1. Wielkość statków wchodzących do portu Darłowo nie może przekraczać 75 m długości całkowitej lub 4 m zanurzenia.
2. Do portu Darłowo statek nie może wejść bez zezwolenia kapitanatu portu — powyższy wymóg obejmuje również jednostki Marynarki Wojennej i WOP.

§ 138.

1. Kapitan portu może zezwolić statkom na przekroczenie szybkości, jeżeli uzna to za konieczne dla utrzymania sterowności statku, celem wykonania prawidłowych manewrów lub jeśli taka konieczność wynika ze szczególnych właściwości manewrowych statku. W zezwoleniu tym kapitan portu określa akweny na których statek może poruszać się z większą szybkością.
2. Ograniczenie szybkości o jakim mowa w § 122 nie dotyczy statków dozorczych i ratowniczych, wychodzących do akcji zgodnych z ich przeznaczeniem.

§ 139.

W czasie przechodzenia kanałem portowym statku handlowego zgodę na przejście w kierunku przeciwnym mogą uzyskać jedynie jednostki pływające, których długość nie przekracza 15 m.

§ 140.

1. W wypadkach wstrzymania wychodzenia statków pilotowych poza falochron w morze z uwagi na warunki sztormowe, wszystkie statki wchodzące i wychodzące są powiadamiane o tym przez kapitanat portu (UKF kanał 16, 12).
2. Kapitan statku po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany poinformować kapitanat portu czy:
1) decyduje się sam wyprowadzić statek w morze po zejściu pilota w okolicy dalby dewiacyjnej, względnie,
2) zgadza się wprowadzić statek z redy do portu, a wejście pilota na statek nastąpi w okolicy dalby dewiacyjnej.

§ 141.

1. Zajmowanie miejsc postojowych przez kutry rybackie przy nabrzeżach: Południowym Gdyńskim, Szczecińskim oraz Parkowym jest dozwolone jedynie za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu.
2. Przy nabrzeżu Dorszowym zezwala się jedynie na pojedynczy postój statków. Dostawianie statku do burty innego wymaga każdorazowo zgody kapitanatu portu.

CZĘŚĆ CZWARTA.

Przepisy końcowe.

§ 142.

Przepisy portowe mają zastosowanie do statków Marynarki Wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

§ 143.

1. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1983 roku.
2. Z dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia tracą moc:
1) Zarządzenie porządkowe Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego z dnia 30 grudnia 1972 roku — Przepisy portowe (Dz. Urz. WRN w Koszalinie nr 1 z 1973 r. poz. 1),
2) Zarządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 25 stycznia 1982 roku w sprawie obowiązku zdawania nieczystości ze statków w porcie (Dz. Urz. WRN w Słupsku nr 2 poz. 7, Dz. Urz. WRN w Koszalinie nr 1 poz. 4).

Naczelny Dyrektor
Urzędu Morskiego w Słupsku
Edward Koprowski

Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie. Opłata roczna za prenumeratę 1 egz. Dz. Urz. WRN ze skorowidzem 46 zł. Opłatę za prenumeratę należy uiszczać z góry w Narodowym Banku Polskim — II Oddział Miejski w Koszalinie, konto nr 33024-1759-224. O dokonaniu wpłaty za prenumeratę roczną należy zawiadomić Wydział Budżetowo-Gospodarczy Urzędu Wojewódzkiego w Koszalinie, ul. Alfreda Lampego 34, podając równocześnie pod jakim adresem kierować wysyłkę. Rachunków nie wystawia się.

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego — Urząd Wojewódzki w Koszalinie, ul. A. Lampego 34

PZGraf. Koszalin A-1311 500 A-4 Cena zł 15